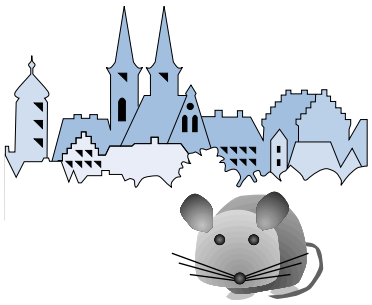


## Päusle mit Moisle



## Besserwisser im warmen Regen

Die Kurzzusammenfassung der vergangenen Tage live, in Farbe und direkt aus der Redaktion.

**Schönstes wiederentdecktes Wort:** Flitzpiepe. Hat sich in Bayern allerdings nie richtig durchgesetzt – weil hier schon der Depp wohnt.

**Frage der Woche:** Warum machen Menschen, die alles wissen, nicht alles besser?

**Wahrheit der Woche (1):** Dass wir gerade Sommer haben, merkt man daran, dass der Regen warm ist.

**Redaktionsstoßseufzer:** Manchmal wünsche ich mir die Zeit zurück, in der man abends um 20 Uhr erfährt, was so passiert ist – und dann 24 Stunden Ruhe hatte.

**Erkenntnis der Woche:** Wer beklagt, dass er nicht bekommt, was er will, kann mitunter froh sein, dass er nicht bekommt, was er verdient.

**Kaum zu glauben ist...**  
... dass es schon wieder 18 Jahre her ist, dass die neue Rechtschreibung in Kraft trat. Um genau zu sein: Anfang August 1998 war's. Seither geht es mit der „Rächtchreibung“ bergab.

**Wahrheit der Woche (2):** Man muss nicht immer im Mittelpunkt stehen – sitzen geht auch!

Euer Gerolzhöfer Moisle

## Unterschriften gegen Böller sind Thema im Ferienausschuss

**GEROLZHOFEN** (fi) Der Ferienausschuss des Gerolzhöfer Stadtrats kommt zu einer Sitzung am Dienstag, 16. August, um 18.30 Uhr zusammen. Tagungsort ist diesmal der Sitzungssaal des VG-Gebäudes, nachdem der Tagungsraum im zweiten Obergeschoss des Alten Rathauses derzeit aus Sicherheitsgründen gesperrt ist (wir berichteten).

Wichtigster Punkt ist wohl die Information über die Unterschriftensammlung „Raketen und Böller nur an Silvester“, die Mechthild Vizl initiiert hat. Daneben gibt es Bauanträge und einen Antrag auf Förderung aus dem Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“. Schließlich veröffentlicht Bürgermeister Thorsten Woźniak nichtöffentlich gefasste Beschlüsse aus der vorangegangenen Sitzung, sofern der Grund für die Geheimhaltung entfallen ist.

## Sommerkirchweih des SV Mönchstockheim

**MÖNCHSTOCKHEIM** (kneg) An diesem verlängerten Wochenende feiert der SV Mönchstockheim Sommerkirchweih. Am Sonntag starten ab 15.30 Uhr die Lebendkicker-Ortsmeisterschaften, bei denen neun Teams um den Titel kämpfen. Ab 19 Uhr findet ein Spanferkelessen statt, bevor im Anschluss die Cocktail-Party das Abendprogramm einleitet. Die Korbballerinnen kredenzen wieder allerhand Leckereien.

Am Montag bietet der SV von 11.30 bis 13.30 Uhr ein reichhaltiges Mittagstisch-Angebot. Eine Kaffeebar lädt zum Verweilen ein. Um 16 Uhr spielt findet das Punktspiel der Fußballer gegen den SV Kolitzheim statt, bevor die Feier am Abend im Biergarten ausklingt.



Nachdem mit der Stilllegung der Bahnlinie Kitzingen/Etawahausen – Gochsheim niemand mehr für die Strecke zuständig ist, geht der Wildwuchs in noch stärkerem Ausmaß weiter. Das Bild entstand am Gerolzhöfer Bahnhof. FOTO: NORBERT FINSTER

# Öffentliches Eigentum veruntreut?

Für den Verfall der Bahnlinie Kitzingen-Gochsheim wird offensichtlich niemand zur Rechenschaft gezogen

Von unserem Redaktionsmitglied  
**NORBERT FINSTER**

**REGION GEROLZHOFEN** Veruntreuung öffentlichen Eigentums. Der Verdacht auf diesen Tatbestand könnte einem in den Kopf kommen, wenn sich der Blick auf den Zustand der Bahnlinie Kitzingen/Etawahausen – Gochsheim richtet.

An vielen Stellen wuchert auf den 41 Kilometern starker Gras- und Baumbewuchs im Gleiskörper, an den Übergängen funktionieren die Signalanlagen nicht mehr, geschweige denn die Schranken. So gut wie alle Weichen liegen auf morschen Holzschwellen.

Doch wer soll für den Niedergang der Bahnlinie zur Verantwortung gezogen werden? Und besteht daran überhaupt ein Interesse? Mehr Licht in den Dschungel der Zuständigkeiten könnte der Pachtvertrag zwischen der DB Netz AG als Verpächter, vertreten durch die Niederlassung Süd in Nürnberg, und der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) in Berlin als Pächter bringen, der dieser Redaktion im Original-Wortlaut vorliegt. Die DRE hatte die Strecke im Mai 2005 auf der Grundlage dieses Pachtvertrags in fahrbereitem Zustand übernommen und sie Anfang 2016 in desolatem Zustand zurückgegeben.

Dabei steht in Paragraph 10, Absatz 8 des Pachtvertrags klipp und klar: „Der Pächter übergibt die Pachtsache bei Beendigung des Vertragsverhältnisses mindestens in dem Zustand, wie er ihn bei der Übergabe (...) übernommen hat. (...) Erfüllt der Pächter die v.g. (vorgenannte) Verpflichtung nicht, kann ihm der Verpächter eine Frist von bis zu vier Wochen zur Beseitigung der Mängel setzen; hierbei kann er dem Pächter androhen, dass er die notwendigen Maßnahmen nach fruchtlosem Ablauf der Frist selbst ausführt oder ausführen lässt.“ Letzteres geschähe laut Vertrag auf Kosten des Pächters.

### „Interner Vorgang“

Dass die DB Netz AG die DRE in Regress nimmt, kann mit Blick auf die Strecke mit Fug und Recht bezweifelt werden. Die Presseabteilung der DB Mobility Logistics AG in München war jedenfalls nicht zu einer Auskunft zu dieser Frage bereit. „Die Rückgabe des Pachtgegenstands an die DB Netz AG ist ein interner Vorgang zwischen den Vertragspartnern, über den wir Dritten keine Auskünfte geben“, teilt eine DB-Sprecherin aus München mit.

In Paragraph 3 des Vertrags heißt es,

der Pächter verpflichte sich während der Laufzeit zu einer Instandhaltung der Strecke. Die DRE habe alle notwendigen Ersatzbeschaffungen an abgängigen Betriebsanlagen vorzunehmen, soweit dies für die Betriebsführung notwendig ist.

Das ist erkennbar nicht geschehen. Gerhard Curth, Geschäftsführer

der DRE, versucht sich aus der Affäre zu winden mit der Behauptung, er hätte in die Strecke investiert wenn sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Wiederaufnahme des Verkehrs gemeldet hätte. So steht das aber nicht im Vertrag.

Auch hinter dem Verhalten der Regierung von Mittelfranken in An-

bach als Aufsichtsbehörde ist ein gerüttelt Maß an Laxheit zu erkennen. Nur einmal gelang es, die DRE beziehungsweise ihre bayerische Tochter Bayerische Regionaleisenbahn (BRE) zu einem Zwangsgeld wegen Untätigkeit an der Strecke zu verdonnern.

Auf eine Anfrage des grünen Kreis- und Stadtrats Thomas Vizl teilt die

Regierung mit, sie habe die Strecketurnumgemäß mindestens alle zwei Jahre auf Mängel überprüft und mittels Bescheid die BRE zur Mängelbeseitigung aufgefordert. Der Streckenpächter sei auch auf seine Pflicht zur „betriebssicheren Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur hingewiesen“ worden. Erstmals im September 2008 ordnete die Regierung die vorübergehende Einstellung des (ohnehin so gut wie nicht vorhandenen) Eisenbahnbetriebs an. 2010 sei dann ein Zwangsgeld beigetrieben worden, gegen das die BRE erfolglos vor dem bayerischen Verwaltungsgericht geklagt hatte.

Auf weitere Anmahnungen habe die BRE immer wieder Versprechungen gemacht, die aber nie eingehalten wurden. 2012 hat Ansbach den Betrieb der Strecke erneut untersagt, was formell bis heute gilt.

### Stilllegung hebt Aufsicht aus

Und jetzt kommt der nächste Streich: Die Oberste Baubehörde im bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr hat ebenso wie das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der BRE die Strecke stillgelegt. Damit sind DRE und BRE auch die Aufsichtsbehörde los, denn mit einer Stilllegung endet die aufsichtliche Zuständigkeit der Regierung von Mittelfranken. Die Beseitigung der Mängel sei nun Verhandlungssache zwischen DRE und DB, heißt es seitens der Regierung. Der Teufelskreis schließt sich.

In dieses Räderwerk ist nun Kaufinteressent Markus Blum geraten. Er will die Strecke sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr reaktivieren und hat deshalb Klage gegen die Freistellung der Trasse von Bahnbetriebszwecken auf Kitzinger Gemarkung beim Verwaltungsgericht Würzburg eingereicht. „Wenn diese Klage Erfolg hat, dann ist die ganze Strecke gerettet“, sagte Blum am Montag. Ein Verhandlungstermin steht noch nicht fest.

Die Bahn verlangt laut Blum 600.000 Euro nur für die Gleise, so wie sie liegen. Für die Wiederinstandsetzung der gesamten Infrastruktur soll der Kaufinteressent aufkommen. Angesichts des Trassenzustands hält Markus Blum den symbolischen Euro, für den die Bahn schon etliche Strecken verkauft habe, für fairer.

Der Grünen-Politiker Thomas Vizl denkt angesichts der geschilderten Lage daran, den Fall beim Bundesrechnungshof zu melden und auch den Bund der Steuerzahler zu informieren.



Die grün umrankten Säulen sind die Schranken des Bahnübergangs Frankenheimer Straße. FOTO: NORBERT FINSTER

### Standpunkt

## So sieht gute Lobbyarbeit aus

Was zählen schon Gesetz und Landesentwicklungsplan

Von **NORBERT FINSTER**  
norbert.finster@mainpost.de

**D**as bayerische Wirtschaftsministerium, die Regierung von Mittelfranken, die Deutsche Bahn, die Deutsche Regionaleisenbahn und auch die Kommunen längs der Strecke – alle sind sie beteiligt an den Vorgängen um die Bahnlinie Kitzingen/Etawahausen – Gochsheim. Wohin diese Vorgänge führen sollen, ist klar. Man möchte die Strecke loshaben. Hinter dem ganzen Mechanismus, der momentan nach vielen Jahren der Stagnation recht zügig verläuft, scheint Methode zu stecken. Man hat den Pächter zehn Jahre lang tatenlos walten lassen, um jetzt bequem sagen zu können „Auf dieser Strecke kann ja nichts mehr fahren.“



Gesetze scheinen dabei keine Rolle zu spielen. Im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), Paragraph 23 steht zum Thema „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“: Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.“

Warum also stellt die Behörde den Streckenteil auf Kitzinger Gemarkung frei, wo doch mit Markus Blum ein Kaufinteressent auf den

Plan getreten ist, der den Bahnverkehr reaktivieren will? Warum muss Blum angesichts dieser klaren Gesetzesformulierung vor Gericht ziehen, um zu seinem Recht zu kommen?

Im Landesentwicklungsplan für Bayern steht im Kapitel „Schieneninfrastruktur“: „Das Schienenwegesetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.“ Und: „Streckenstilllegungen und Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur sollen vermieden werden. Möglichkeiten von Reaktivierungen sollen genutzt werden.“

All das scheint die Freunde der Straße nicht sonderlich zu interessieren. Stattdessen wird versucht, Markus Blum alle denkbaren Knüppel zwischen die Beine zu werfen, wohl in der Absicht, dass dieser irgendwann schon resignieren wird. So sieht gute Lobbyarbeit aus.